Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 120

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ «ЛАДА ЭЛЛАДА»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00120

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 120, 2021

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 400 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 20.11.2020.
Дата выхода в свет: 04.02.2021.

Фотографии и иллюстрации:
6 © частная коллекция; 7 (слева) © РИА Новости, (справа) © ИТАР-ТАСС/Наталья Колина, (внизу) © Kirill Borisenko/Wikimedia commons; 8 (вверху, внизу слева) © РИА Новости, (внизу справа) © Kirill Borisenko; 9 © AlfvanBeem/Wikimedia commons; 10 (вверху слева) © частная коллекция, (вверху справа, внизу) © AlfvanBeem/Wikimedia commons; 11 © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка крышки капота и комплектация панели задка

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Электромобиль «Лада Эллада»

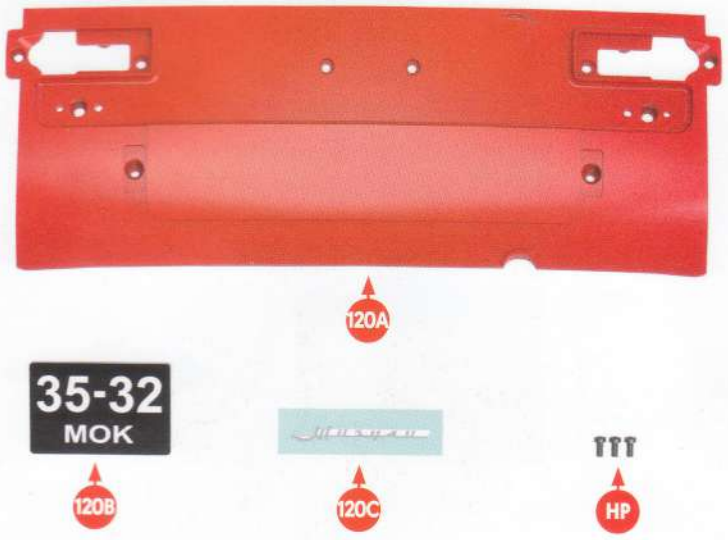
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Средний полноприводный «Хорьх 901»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

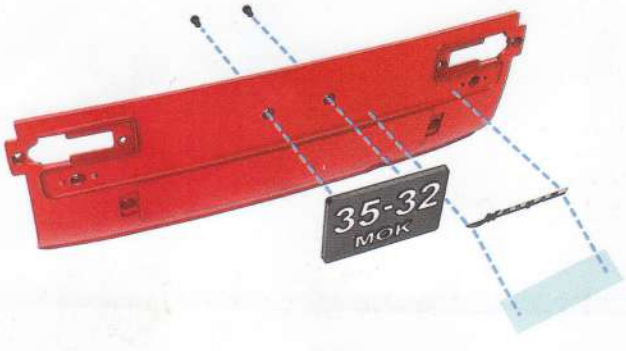
Установка крышки капота и комплектация панели задка

Используя полученные с этим номером детали, установите крышку капота на вашу модель ВАЗ-2101, а также номерной знак и надпись «Жигули» на лицевую панель задка.

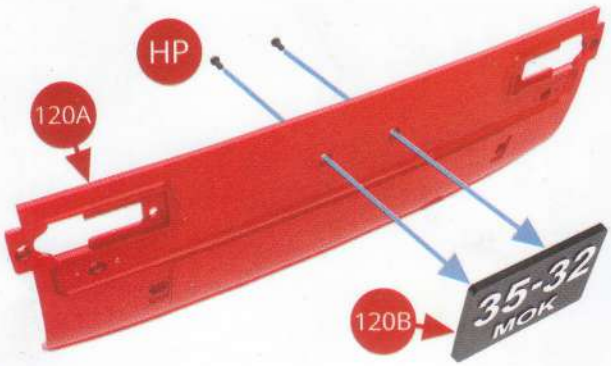


- 120A Лицевая панель задка
- 120B Задний номерной знак
- 120C Декаль орнамента задка
- HP Винт М1,7 × 3,5 мм (3 шт.)

Схемы сборки

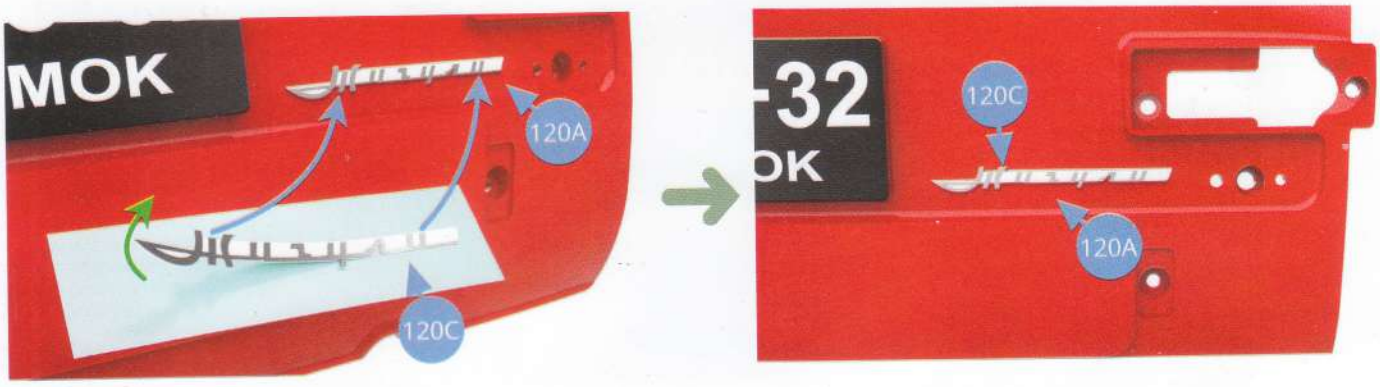


1



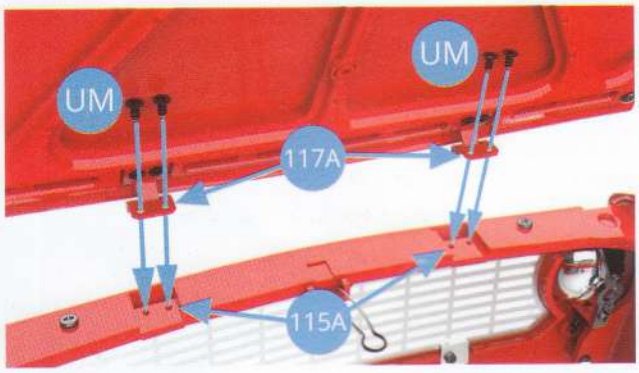
Установите задний номерной знак 120B на лицевую панель задка 120A и закрепите двумя винтами HP.

2



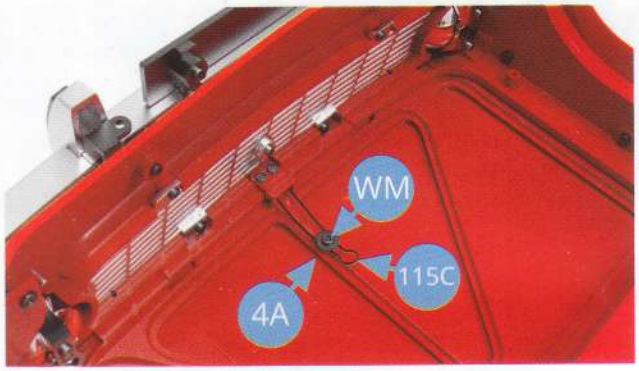
Поместите декаль орнамента задка 120C на одну минуту в теплую воду и аккуратно перенесите пинцетом орнамент задка «Жигули» на лицевую панель задка 120A. Точно установите декаль, двигая ее, пока она смочена, затем промокните ваткой и дайте высохнуть.

3



Установите крышку капота, вставив петли капота 117A в уступы на переднем подрамнике 115A, и закрепите каждую двумя винтами UM.

4



Закрепите винт WM на обратной стороне лицевой части капота 4A через пружину капота 115C, оставляя ей свободу движения при открытии и закрытии крышки капота.

5

Пружина капота 115C служит подпоркой и стопором открытой крышки капота, как показано на рисунке.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Электромобиль «Лада Эллада»

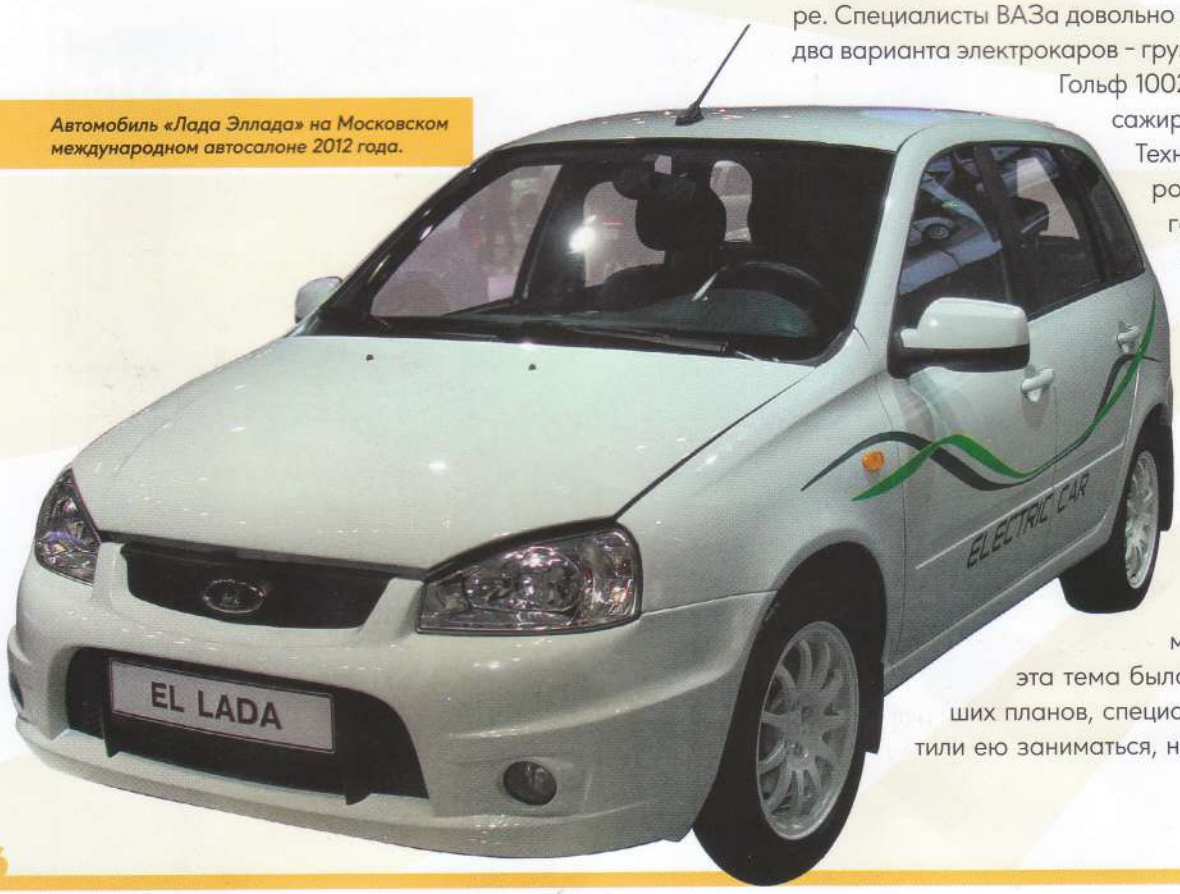
Электромобилем сегодня уже никого не удивишь. Многие развитые страны активно разрабатывают и внедряют в производство образцы этих перспективных транспортных средств. Одной из вазовских разработок стала «Лада Эллада».

Экспериментировать с электромобилями ВАЗ начал уже в 1970-х годах и довольно удачно. В последующие годы эксперименты продолжились, создавались вполне работоспособные образцы, положительно оцененные и на мировой арене.

Гольф-кары

В том, что серийное производство электромобилей в XX веке так и не было развернуто, вины вазовцев нет. Электромобили были, а вот инфраструктуры для их эксплуатации не было. Поэтому и смотрели на них как на симпатичные, но бесполезные игрушки. Лишь в отдельных случаях, когда альтернативы не существовало, они оказывались востребованными. Так, например, в 1998 году на Московском автосалоне к вазовцам обратились представители столичного клуба гольфистов, которые испытывали потребность в грузовом гольф-каре. Специалисты ВАЗа довольно оперативно разработали два варианта электрокаров - грузовой двухместный «Лада Гольф 1002» и четырехместный пассажирский «Лада Гольф 1004». Технически гольф-кары базировались на узлах и агрегатах «Оки». В 2001 году четырехместную версию модернизировали, оснастив ее крышей. Такая «Лада Гольф 1004Т» экспонировалась на MIMS-2001. Годом позже там же, на Московском автосалоне, состоялся дебют четырехместного электромобиля «Рикша».

Несмотря на то что в самом НТЦ ВАЗа с 2001 года эта тема была исключена из дальнейших планов, специалисты завода не прекратили ею заниматься, но уже стали работать «на



Автомобиль «Лада Эллада» на Московском международном автосалоне 2012 года.

Электромобиль «Эллада Калина» на зарядной станции для электромобилей в Краснодаре. 2017 год.

Электромобиль «Эллада» производства АО «АвтоВАЗ». 2013 год.

сторону» – для различных заказчиков, а финансирование осуществляло ЗАО «Технопарк Тольятти».

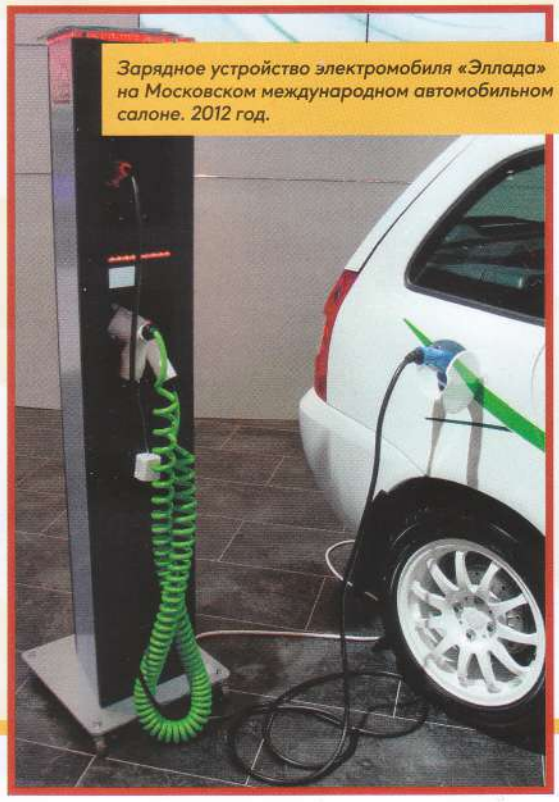
В 2004 году по заказу димитровградской компании «Мика-Мотор» был разработан еще один электромобиль – гольф-кар, получивший название «Майт». Фирма планировала выпускать электромобили в больших объемах – до 5 тыс. экземпляров в год. Была выпущена пилотная партия, которая в 2008 году работала в московском парке «Коломенское» в прокатной конторе. По сути, это была опытная эксплуатация электромобилей с целью выявления проблем и недостатков конструкции в реальных условиях.

Первый серийный

Парадоксально, но факт: спустя десятилетие после отказа от систематических разработок электромобилей АвтоВАЗ выпустил свой первый серийный электромобиль! Проект задумывался как социальный: автомобили должны были работать в роли таксомоторов на Ставрополье, причем администрация края должна была субсидировать таксопарку половину стоимости машины. 22 января 2013 года АвтоВАЗ отгрузил первые пять электромобилей «Лада Эллада» (LADA Ellada) таксопарку в Кисловодске. Однако из-за разногласий между администрацией Ставрополья и дирекцией таксопарка дальнейшие поставки не осуществлялись. Кроме того, администрацией не была построена инфраструктура зарядных станций – на весь Кисловодск имелись только три станции. Тем не менее за два года эксплуатации эти электромобили успели проехать в службе такси около 50-70 тыс. км и показали себя положительно. Официальный запас хода на одной зарядке аккумуляторов составляет 150 км, а реальный же пробег колеблется от 45 км (тяжелые городские условия с максимальной нагрузкой) до 207 км – именно столько автомобили смогли преодолеть без подзарядки во время пробега Краснодар – Анапа.

Частные владельцы

Имеются у «Эллады» и частные владельцы. Одним из первых в 2012 году приобрел электромобиль генеральный директор корпорации «Ростех» С. В. Чемезов, в 2014 году электромобиль приобрел и глава Минпромторга Д. В. Мантуров. Одна «Эллада» уехала в гараж короля Иордании.



Зарядное устройство электромобиля «Эллада» на Московском международном автомобильном салоне. 2012 год.

Электромобиль «Эллада Калина» на Пушкинской площади в Краснодаре. 2017 год.

Пилотная партия из 100 автомобилей «Эллада» все же была выпущена, как и планировалось, в 2013 году. Примерно половину машин «Лада Эллада» передали дилерам в Южном и Центральном федеральных округах для изучения спроса и опытной эксплуатации в качестве тестовых, а остальные машины остались на АвтоВАЗе.

С начала 2014 года руководство завода приняло решение продавать оставшиеся электромобили через дилерскую сеть по себестоимости (960 тыс. руб.), но приобрести их могли только юридические лица, причем без права перепродажи.

Технические решения

Электромобиль построен на шасси «Лады Калины» (LADA Kalina). На нем используются литий-железо-фосфатные аккумуляторы энергоемкостью 23 кВт ч. Масса аккумуляторов составляет 240 кг. Срок службы – 3000 циклов. Заряда батареи хватает на 140 км пробега. Время заряда батареи от бытовой сети – 8 часов.

Электродвигатель и сопутствующая бортовая электроника изготовлены швейцарской фирмой MES, бортовое зарядное устройство – швейцарской фирмой «Бруса». В разработке предполагалось использовать силовые аккумуляторы российской компании «Лиотех», но в итоге, в серийной «Ладе» тяговая АКБ набрана из 79 компактных батарей китайской компании «Thunder Sky». Электродвигатель имеет мощность 82 л. с., что позволяет машине разгоняться до 100 км/ч за 13 секунд. Примерно в то же время в Европе вышел Volkswagen e-Golf, у которого данные показатели были значительно лучше.

Проект провалился главным образом из-за высокой стоимости – в 2013 году за него просили 1,25 млн руб.! Покупать по такой цене «Калину», пусть и с электродвигателем, никто не решился.

За рулем электромобиля «Эллада Калина» в Краснодаре. 2017 год.

Автомобиль «Эллада» на зарядке. Вид сзади. Современная фотография.

Средний полноприводный «Хорьх 901»

В середине 1930-х годов в вермахте была принята концепция оснащения армии тремя типами полноприводных автомобилей – легким, средним и тяжелым. В рамках каждой весовой категории предусматривалась высокая степень унификации моделей разных заводов-производителей.

Типичным представителем серии средних легковых автомобилей является «Хорьх 901» (Horch 901, или Horch EFm, специальная машина Kfz. 15), выпускавшийся на заводе в немецком городе Цвиккау с 1937 по 1944 год.

История создания

Головным разработчиком среднего полноприводного автомобиля являлась компания «Хорьх», уже получившая в начале 1930-х годов опыт создания небольшой серии полноприводных штабных машин. Новое семейство состояло из семи унифицированных базовых многоцелевых автомобилей, собиравшихся фирмами «Хорьх», «Опель» и «Вандерер».

Немцы решили конструировать все модели армейских вездеходов по одной схеме: в основе – лонжеронная рама, обе подвески независимые, обязательное наличие блокируемого межосевого дифференциала, ширина

Автомобиль «Хорьх Kfz.15». Современная фотография.

Войска вермахта на территории Польши. 1940-е годы.

Эмблема автомобиля «Хорьх». Современная фотография.

передней и задней колеи одинаковая, кузов простых форм с тентованным верхом. Силовой агрегат каждой модели производителю разрешалось использовать свой, унифицированный с легковыми и грузовыми моделями.

Приняв за основу свои первые опытные полноприводные штабные машины моделей «740» и «770» образца 1932–1934 годов, фирма «Хорьх» представила в 1937 году свой первый образец нового среднего семейства и быстро приступила к его производству. Новая машина получила индекс «901». Под этим номером ее выпускали фирмы «Хорьх» и «Вандерер», а вот «Опель» обозначался литерами mPI. Еще одним отличием опельского варианта стал более слабый 6-цилиндровый мотор мощностью 68 л. с. при 2800 об/мин, унифицированный с другими моделями фирмы. Он устанавливался и на легковой «Адмирал» (Admiral), и на грузовой «Блиц» (Blitz). Вместе с тем этот вариант считался наиболее простым, практичным и удачным по сравнению с другими автомобилями семейства.

Конструкция автомобиля

Вездеход «Хорьх 901» был выполнен на типовом рамном шасси с постоянным полным приводом колес. В качестве силового агрегата был выбран V-образный 8-цилиндровый мотор с горизонтальными клапанами объемом 3,5 л и мощностью 80 л. с – подобные двигатели использовались и на легковых гражданских моделях «Хорьх 830 BL» и «Хорьх 930V» (Horch 830BL и 930V).

Электрооборудование внедорожника было 6-вольтовым – как у большинства автомобилей конца 1930-х годов. Автомобиль комплектовался тремя типами синхронизированных механических 4-ступенчатых коробок передач с разными передаточными отношениями и разными степенями прочности, 2-ступенчатой раздаточной коробкой и редуктором-демультипликатором, а также блокируемым межосевым дифференциалом.

Независимая подвеска 18-дюймовых колес была выполнена на двойных поперечных рычагах и пружинах, барабанные колесные тормоза диаметром 350 мм снабжались гидроприводом. Независимая подвеска колес с рычагами и пружинами, применённая для наилучшего восприятия автомобилем неровностей грунта, вынудила конструкторов использовать карданные шарниры. Защита их от пыли и грязи возлагалась на специальные резиновые пыльники – гармошки, но в условиях бездорожья они часто рвались и терялись, что приводило к преждевременному выходу из строя карданов.

Автомобиль «Хорьх» 1941 года выпуска. Современная фотография.

В подвеске «Хорьх 901» использовалась сложная система централизованной смазки, состоявшая из большого количества масленок и медных трубок, при помощи которых масло поступало к нескольким десяткам точек смазки.
В 1940–1943 годах выпускался «Хорьх 901 Тип 40», отличавшийся только электрооборудованием с напряжением 12 В и деталями кузова.

Варианты и модификации

«Хорьх 901» и его «собратья» относились к так называемым тяжелым, или большим, «кюбельвагенам». Согласно автомобильной классификации вермахта, «Хорьх 901» поставлялся для армии в следующих вариантах: Kfz.12 – исполнение с тентованным кузовом без дверей – использовался как многоцелевой тягач; Kfz.15 имел четыре распашных боковых двери, короткие боковые подножки, складной тент, съемные целлулоидные боковые стекла и задний грузовой отсек-багажник. На машинах ранних выпусков в боковинах кузовов имелись полукруглые ниши, где крепились свободно вращавшиеся запасные колеса. Они служили для повышения проходимости на местности, облегчали преодоление окопов, высоких препятствий и канав, компенсируя сравнительно небольшой дорожный просвет автомобиля. С 1940 года выпускался Kfz.16 – разведывательный вариант без подножек и боковых вращавшихся колес, с расширенным кузовом, внутри которого и устанавливались запасные колеса. Kfz.17, оснащенный закрытым деревометаллическим кузовом, использовался как полевая радиостанция, прокладчик телефонных линий, саперная или санитарная машина.
В зависимости от исполнения времени выпуска автомобили имели полную массу 3,3–3,7 т, полезную нагрузку 320–980 кг, развивали скорость 90–95 км/ч. Из общего количества 31 тыс. автомобилей серии «901» на долю «Хорьха» пришлось 14 911 единиц.

Автомобиль «Хорьх 901».1940-е годы.

Для высшего командования

В 1940–1942 годах на базе шасси «Хорьх 901 Тип 40» была собрана партия из 50 пятиместных полноприводных штабных, представительских или парадных автомобилей «Тип 40 Кабриолет», или Kfz.21, для высших военных чинов. В 1941 году был изготовлен полностью бронированный шестиместный автомобиль для Гитлера.

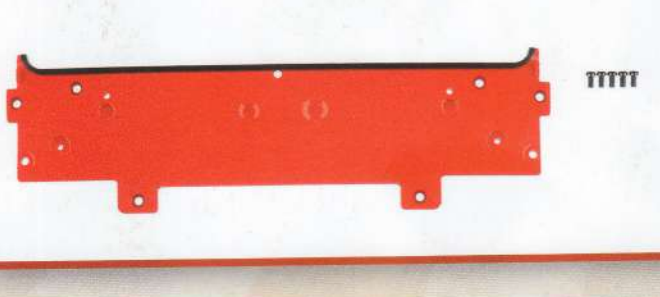
Автомобиль «Хорьх 901 Kfz.12». 2006 год.

Оригинальная эмблема «Хорьх». Современная фотография.

В НОМЕРЕ 121

- УСТАНОВКА ЗАДНИХ ФОНАРЕЙ НА ЛИЦЕВУЮ ПАНЕЛЬ ЗАДКА
- МАШИНА ВРЕМЕНИ «ДЕЛОРИАН DMC-12»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- КОРПУС ЗАДНЕГО ЛЕВОГО ФОНАРЯ
- КОРПУС ЗАДНЕГО ПРАВОГО ФОНАРЯ
- ПЕРЕГОРОДКИ
- РАССЕИВАТЕЛИ ГАБАРИТНОГО СВЕТА, СИГНАЛА ТОРМОЖЕНИЯ И ПОВОРОТА
- ВНУТРЕННЯЯ ПАНЕЛЬ ЗАДКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!